Essai – Audi RS5 Cabriolet : Das Muskelauto

L'Audi A5 Cabriolet est certainement l'un des plus beaux représentants actuels de la catégorie des découvrables quatre places. Elégant et polyvalent, il incarne le bon sens. Mais quand il se décline à la sauce RS, qu'est-ce que cela donne ? Notre verdict après l'essai complet de l'Audi RS5 Cabriolet.

- 8 cylindres en V, 4'193 cm^3
- 450 CV à 8'250 t/min
- 430 Nm de 4'000 à 6'000 t/min
- Boîte robot. double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'995 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'649 x 1'860 x 1'380
- Conso. mesurée : 14.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 249 g/km (G)
- dès CHF 121'900.-, mod. essayé: CHF 134'860.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Habituellement, je suis plutôt sceptique devant les cabriolets dits « sportifs ». Car si leur fiche technique apparaît prometteuse, la réalité s'apparente plutôt à un pétard mouillé la faute à un poids conséquent et à un manque de rigidité rendant l'engin tout sauf sportif. Or Audi semble avoir trouvé la pierre philosophale sur ce point, de quoi mettre à mal mes aprioris…

A l'extérieur

Il n'y a pas à tortiller, la ligne sobre et un poil distinguée de jeune fille bien éduquée de l'A5 Cabriolet en prend un sacré coup avec la RS5 ! La cure de testostérone se caractérise par une face avant intimidante avec un bouclier très aéré et des ailes larges. La robe blanc « Ibis » de notre exemplaire d'essai accentue encore le contraste avec les parties ajourées.

De profil, les énormes jantes 20'' remplissant parfaitement les passages de roues laissent apercevoir les étriers de freins à huit pistons et les disques au contour ondulé. Le reste est sobre avec une ceinture de caisse habilement soulignée par une nervure discrète.

Que la capote en toile soit ouverte ou fermée, la RS5 Cabriolet jouit d'une ligne dynamique particulièrement réussie. Le mécanisme d'ouverture/fermeture s'acquitte de sa tâche en 15 petites secondes dans une cinématique impressionnante et active jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

L'arrière démontre une nouvelle fois le côté sportif de notre engin avec au sommet de la malle un discret béquet en carbone mat et surtout un bouclier massif, intégrant un extracteur qu'entourent les traditionnelles sorties d'échappement ovales, signature des modèles RS chez Audi.

L'ensemble est bien fidèle au constructeur d'Ingolstadt : une sportivité affirmée avec goût et sobriété ne tombant jamais dans le tape-à-l'œil ou le mauvais goût.

A l'intérieur

Comme pour la carrosserie, l'habitacle reçoit également sa parure RS5 : volant à méplat, sièges sport avec appuie-tête intégrés, le tout siglé RS5. Ce monogramme

se retrouve d'ailleurs un peu partout où le regard se pose (instrumentation, levier de vitesses, volant, sièges, seuils de portières) histoire de ne pas oublier dans quelle mouture d'A5 nous nous trouvons.

Audi oblige, le choix des matériaux et la finition sont excellents. Le carbone côtoie l'aluminium tandis que les sièges s'habillent de cuir. Je reste malgré tout perplexe devant les signes de fatigue que présente le siège conducteur sur son assise et le renfort extérieur. Avec 28'000 km seulement au compteur, la patine et les déformations feraient croire que le totalisateur oublie de noter un « 1 » devant ce chiffre.

En termes d'habitabilité, les passagers avant seront choyés. C'est spacieux, les possibilités de réglage des sièges permettent de trouver la position idéale de conduite, même assez basse comme il se doit dans une auto à vocation sportive. Les sièges arrière quant à eux, bien que très sculptés, ne permettent d'embarquer que des enfants. La place aux genoux est chichement comptée pour les plus grands gabarits.

La dotation en équipements est d'habitude mesquine chez les Allemands et la RS5 ne fait pas exception. Alors même si le module multimédia MMI, les sièges électriques et chauffants, le volant multifonctions, les phares bi-xenon ou la climatisation bi-zone sont de série, il faudra malgré tout puiser dans la liste des options pour avoir le GPS, par exemple. Sur une auto à CHF 121'900.- de base, ça fait désordre. Notre modèle d'essai se pare en outre de l'excellente installation hifi « Bang & Olufsen » disponible en option pour seulement CHF 970.-, étonnamment…

Le coffre, passablement amputé par le logement de la capote n'offre que 320 litres de chargement avec la capote ouverte, 380 litres capote fermée et 750 litres avec le dossier de banquette arrière rabattu.

Sous le capot

C'est là que ce terre le V8 de 4.2 litres de cylindrée. C'est l'un des derniers chefs d'œuvre mécaniques à se passer de suralimentation, pour mon plus grand plaisir. L'atmosphérique, y a que ça de vrai ! Développant 450 CV à 8'250 t/min et un couple maxi de 430 Nm entre 4'000 et 6'000 t/min, autant dire qu'il aime les

hauts régimes ! Il propulse les deux tonnes de notre cabriolet de 0 à 100 km/h en 4.9 secondes et la vitesse de pointe est bridée électroniquement à 250 km/h. Ca décoiffe ! La poussée est intense mais linéaire et le moteur se montre particulièrement disponible, surtout la barre des 4'000 t/min passée.

La bande son a également bien été travaillée. Pas aussi martelant que le 6.3 litres AMG ni hurlant comme un V8 italien, il offre au moyen de son échappement à clapets des harmoniques très rondes et plaisantes à bas régime pour ensuite muter sur des aiguës métalliques en-haut dans les tours. Les borborygmes au lâcher de gaz ou lors du changement de rapports sont jouissifs avec l'échappement sport. Et le rendu capote ouverte est bien entendu décuplé !

Accouplé à une boîte à double embrayage S-tronic à sept rapports, l'ensemble moteur-boîte est particulièrement homogène. Les rapports s'égrènent avec fluidité en conduite coulée et l'agrément en conduite sportive se montre convaincant en utilisant les palettes au volant. Il est également possible de paramétrer la réactivité de l'accélérateur et les changements de vitesses au moyen de l'interface « Audi Drive Select ».

Annoncée à 10.7 l./100 km en parcours mixte, il faudra plutôt tabler sur une consommation moyenne aux alentours de 14 l./100 km dans la vraie vie, comme réalisé durant mon essai. Les extrêmes ayant atteint 22 l./100 km en conduite sportive et 11.4 l./100 km sur un trajet exclusivement autoroutier.

Au volant

La RS5 Cabriolet se conduit sans y penser. Les commandes sont souples, la mécanique discrète en-dessous de 4'000 t/min et le confort de suspension (adaptative) tout à fait étonnant, même trop souple par moments. Le côté aseptisé mais rigoureux des Audi est toujours présent.

Une fois cette barrière fatidique des 4'000 t/min dépassée, c'est la chevauchée fantastique ! La bande sonore hérisse les poils, la poussée est continue jusque vers 7'500 t/min où la boîte de vitesses claque le rapport suivant dans un vacarme dantesque.

Grâce à la transmission Quattro de rigueur sur les Audi vitaminées, la RS5 ne

manque jamais de motricité. Même avec la monte hiver dont nous bénéficions pour notre essai, le grip était impressionnant tant sur le sec que l'humide. Une incartade sur les chemins enneigés m'a encore confirmé que la marque aux anneaux restait l'un des leaders de la transmission intégrale avec un comportement souverain, efficace et sûr à tout instant.

Le différentiel sport privilégie un comportement de propulsion (répartition 40/60 par défaut), allant jusqu'à distribuer 85% du couple sur l'essieu arrière, conférant à la RS5 un comportement très ludique et particulièrement agile. Ainsi, il n'est pas compliqué de faire enrouler l'arrière en courbe avec progressivité grâce à un simple petit lever de pied droit. Le train avant est incisif mais les remontées d'informations dans le volant sont bien trop aseptisées pour pleinement adopter et profiter d'une conduite sportive. La masse importante de notre cabriolet se fait ressentir dans les enchaînements et virages serrés. On ne badine pas avec 1'995 kg sur la balance et même le mode « Dynamic » de l'Audi Drive Select, durcissant l'amortissement, peine à juguler les mouvements de caisse en conduite sportive.

Jouissant de quatre modes (Comfort, Auto, Dynamic et Individual), l'Audi Drive Select permet de paramétrer son auto selon ses goûts. Comme chez ses concurrents, ce système agit sur la direction, la réactivité de l'accélérateur, l'amortissement et l'échappement. Le mode « Auto » s'adapte en permanence au type de conduite et de route parcouru tandis que le mode « Individual » permet de régler à votre guise chacun des paramètres. Les modes « Comfort » et « Dynamic » quant à eux sont à mon goût trop prononcés dans leurs réglages. Ainsi en mode « Comfort » la suspension devient trop souple, pompant exagérément et nous gratifiant de nombreux mouvements de caisse. Le mode « Dynamic », lui, rend l'auto très ferme et peu confortable pour une utilisation « balade ». C'est encore en laissant faire les puces du mode « Auto » que le compromis est le plus satisfaisant.

Verdict

Au final, Audi nous propose un missile à la portée de tous. La RS5 Cabriolet jouit de performances de premier ordre, certes, mais se montre parfaitement civilisée et apte à un usage quotidien grâce à un compromis trouvé avec justesse et une petite pointe de fantaisie bienvenue grâce à son moteur. Pour le sport pur et dur

il faudra plutôt regarder du côté de la R8.

En fait la RS5 Cabriolet se déguste un peu comme une Muscle Car américaine le long d'une route côtière, le coude à la portière, profitant des rayons du soleil tandis qu'une légère brise caresse vos cheveux. Le V8 vous berce de ses borborygmes rassurants mais demeure prêt à répondre à la moindre sollicitation de votre pied droit.

Prix et options – Audi RS5 Cabriolet

Prix de base : CHF 121'900.-

Paquet optique aluminium mat : CHF 770.-

Jantes en aluminium coulé 20'' : CHF 2'360.-

Quattro avec différentiel sport : CHF 1'320.-

Cuir fin Nappa : CHF 970.-

MMI Navigation Plus : CHF 3'120.-

Système audio Bang & Olufsen : CHF 970.-

Interface Bluetooth : CHF 420.-

Aide au stationnement plus avec caméra de recul : CHF 630.-

Adaptive light : CHF 530.-

Rétroviseurs extérieurs, à rabattement électr., fonct. anti-éblouissement et fonct. mémoire : CHF 480.-

Système d'échappement sport : CHF 1'390.-

Prix TOTAL : CHF 134'860.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Audi RS5 Cabriolet.

A lire aussi

Essai – Audi A1 Sportback 1.4 TFSI : Un concentré d'espace

Essai – Audi Q3 2.0 TDI : Jamais deux sans trois !

Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

Nouveauté – Audi R8 LMX

Présentation – Audi TT Offroad Concept

Présentation – Dessins officiels de la nouvelle Audi TT

Nouveauté – Audi S3 Cabriolet

Nouveauté – Audi S1 et S1 Sportback

Nouveauté – Audi RS4 Avant Nogaro Selection

Nouveauté – Gamme Audi "Ultra"

Présentation – Audi Allroad Shooting Brake Concept

Avant-première – Audi Q1

Présentation – Audi Nanuk Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Cabriolet

Présentation – Audi Sport Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Sedan

Présentation – Audi A3 e-tron

Nouveauté – Audi RS Q3

Nouveauté – Audi S3 Sportback

Nouveauté – Audi RS7 Sportback

Présentation – Audi SQ5 TFSI

Nouveauté – Audi RS6 Avant

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS5 Cabriolet

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Economie – Audi rachète Ducati

Présentation – Audi RS Q3 Concept

Genève 2012 – Audi A3

Genève 2012 – Audi RS4 Avant

Genève 2012 – Audi TT RS plus

Genève 2012 – Audi A6 Allroad

Genève 2012 – Audi A1 2.0T Quattro

Nouveauté – Audi RS4 Avant

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Appuyez
sur la pédale
de frein pour
engager un
rapport à l'arrêt
RS 5

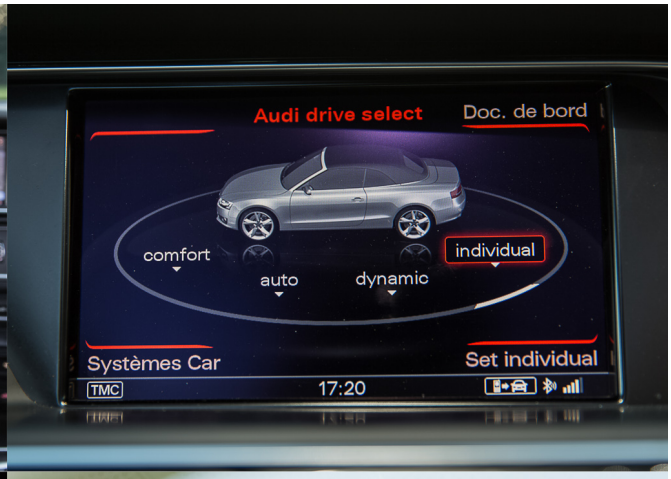
Audi multimedia
21.0
21.0

Parcours
Info
100 m
410 m
Lac Léman
Route de Promenthoux
Route de Lausanne
Route de la Bossière
Guidage
Réglages
TMC
17:21

W.A.Y.

W.A.Y.

RS 5
V8 FSI
W.A.Y.


Audi drive select
Doc. de bord
comfort
auto
dynamic
individual
Systèmes Car
Set individual
TMC
17:20

Graph.
Contrôlez la trajectoire!
Réglages

BANG & OLUFSEN
W.A.Y.

AG·213 439
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

RS 5
RS 5
W.A.Y.

W.A.Y.

RS 5
AG·213 439
W.A.Y.

AG·213 439
W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·213 439
W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·213439
W.A.Y.

RS 5
W.A.Y.